



TITLE:

質疑應答

AUTHOR(S):

CITATION:

質疑應答. 地球 1924, 2(3): 464-466

ISSUE DATE:

1924-09-01

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/182736>

RIGHT:

王たる偉觀を呈するも、印度の側からはより低い前面の山嶽に妨げられて雄姿を十分に區別すること出来ぬ。従つて一八四九年有名なフリーカーがヒマラヤ探検の頃にはカンチンヂエンが山が最高峯と信ぜられてゐた。恰も此の年に印度測地部員カネバル諸峯の高度と位置とを測定して、之を計算するに當つて第十五峯と假に呼んだものが二九、〇〇二呎あることを發見して、部長アンドリッ・チャーフ Andrew Waugh が土人の名稱を調べても見付からぬので前任部長の名を取つてエプエレスト山と命名したのである。従つて西藏側ではチヨモルン Chomo Jummo 山嶽の母神と呼んでゐる。此の外にゴリサンカルといふ高峯がエプエレストと混同されて獨逸の地理書などには嘗て世界最高峯をゴリサンカルと呼んでたこともある。最近の計算によれば處々から觀測した結果の平均二九、一四一呎となつた。

第一回の探検はチユンピ谷からタナラ峠を越えてバムツオに出で西に向つてアルンツオの上流に出た。此の谷はエプエレストの東側を横斷してガンヂスに入るもので、此の谷はツアンボと一列の山脈を隔てエプエレストは分水界の南に在る。此の一行は二三、〇〇〇呎のチヤンラまで達した。エプエレスト峯は大きなピラミッド形の山で西、東南、東北の三つの稜があつてチヤンラから東北の稜角に沿ふて登れる見込をつけた。

本書には數葉のエプエレストの雄姿を示す寫眞版を含む挿畫二十枚と地形圖二葉地質圖一葉を添え、地質圖は印度地質調査所員ヘロン氏の手に成り初めて此の附近の地質を明にしたので

ある。此の報は本誌に別に掲げる替である。本書が出て初めて世界最高峯たるエプエレストの眞面目が世界に紹介されたのは實に愉快で炎熱の今日之を續いて氷雪の寒氣膚に迫るを覺える。(小川)

質疑應答

問 左の地及び諸項につきて知る所を問ふ
答 一、閩江、

閩江は福建の大河なり、上流三あり、一を建溪と云ひ省の北部建寧府内より出で一を富屯溪と云ひ光澤縣より發し、一を沙溪と云ひ西南寧化縣より來る、沙溪延平府に入り沙溪口にて富屯溪に會し延平府城と劍浦との間に建溪を北より合し、是より水量多けれども流緩ならず岩礁急灘少からず、閩清縣に至りて水始めて險を出づ福州府城にて南臺島にて一派に分れ北を白臺江と云ひ、南を陶江といふ、二流馬尾にて相會し閩安門、金牌門を経て海に入る、福州府城は江口より四十四里に位す府城下流は水深淺く海洋航行の大船は馬尾の羅星塔鋪地に止まる、馬尾上流十一里福州府迄は、七呎以内の吃水を用ふべく馬尾下流は河幅狭き所三分の一里二十四呎半吃水の船は昇潮を待つて溯るべく大潮には二十六呎半吃水も猶可なり、福州はかくの如き位置にあるを以て省内第一の水運の中心となり府城の洪山橋より上流水口鎮に至る六十里は小汽氣の往來あり、民船に江西局

と稱する家族船内に居住する特殊の河船をはじめ、福州船と稱する最大の民船あり省城延平間の航路に従事せり猶鷹雀船と稱する小船あり省城より上流邵武迄九百支那里これあらざるなく能く激流奔瀾を航し地方の交通一に之により、この外福州下流に於ては洋船の外に海洋を航する戎克船あり支那沿岸各地との交通商業に従事し其數頗る多し。

注意、この頃文檢に、支那の問題がよくでます、地學協會發行の「中支那及南支那」を精讀されんことをすゝめ、今度の本試験にも南洋鐵道が出ました。

二、南洋鐵道、

これは江西の南昌九江間七十九哩半の鐵道で、我國の資本を以て本邦技師監督の下に敷設せられたる長江沿岸に於ける本邦人關係の唯一の鐵道である、大正二年の頃一時日本の勢力は除外せられたるも三年五月東亞興業會社に、二百五十萬圓を借款して改善に當り同十一年三度借款を起したり。豫定線は贛江に沿ひて江西省を貫き廣東省の韶州に於て既成の粵漢鐵道に聯絡するものと、南昌から錦江に沿ひて西に走り萍郷にて株萍鐵道に聯絡せんとするもので、支那交通部の直轄線とも萍醴線と云つた線に連なることになるのである。

三、トランスヨルダニア、

この問題は先述のイラクと同様アラビア人の新らしく起した王國である、土耳其の勢力失墜と同時にアラビア半島のアラビア人は多くの獨立國家になつた、砂漠の中の國であるから地

勢上からも統一が困難で凡そ八つの酋長國がある、即ちヘヂヤス王國、ネズド及ヘサ君主國、及其北のセベルシヤムマル君主國、西海岸のアシル侯國、エーマン回教主國、オーマン王國、コウエイト回教國。ケラク君主國即ちトランスヨルダニアが、これでこの外に英領アデンがあつてアラビア半島の政治區劃は出来る筈であるが互の間の境界線は不愜である、さてこのトランスヨルダニアはイラク王フエイザルの兄でヘヂヤス王ハッサンの第二子アミル、アブズラーが一九二一年四月に國王となつた國でアラビア人の獨立した形である、蓋しバレンスチンは委任統治となつて同時にこのヨルダン川の彼方も其の支配をうくべきであつたのをアラビア人が承知しないで建國したのである、従つて其國の境はまだ確定しない。西境はヨルダン川及死海の中央線で南はヘヂヤス、ネズドの境に達し、東は、未定であるがイラクと境し北はヤルムク河（死海の北にチペリウス湖がある、其湖水の南端に流れてゐる河）に沿ひてダアラを通りイシタルより東北、ユーフラート河へ一直線を引いて境とするのであるが、これらの未定の境界内で面積をはかることは六ヶ敷いが、人口は凡三十万乃至五十万のアラビア人である、其半數は農民で他は遊牧の民で十分一内外のキリスト教徒が居る、土地はすべて砂漠であるがヨルダン川と、ヘヂヤス鐵道の間の三十哩の幅は農業地に適し村落都邑がある、牧畜農産物の外に硫黄や加里の産がある、鐵道はダマスカスから南下してこの國を貫いてマーン驛に達する、將來ヘヂヤスに延びるのである、猶

此國はカイロ、バグダート間の空中飛行航路に當りアムマーン驛は實に其の着陸場で重要地點となつてゐる。

四、エリー運河

北米五大湖の一なるエリー湖畔のバツファローから出てニウヨーク州を東西に横斷しハドソン河畔のオルバニー市で連絡し同河下流の紐育に達せしむるもので全部一八一七—二五年の間に建設せられ工費七百五十万弗であつたが其後の浸淫、取揚げ支渠シャンブレイン運河其他との連絡などのために凡て一億の巨費が投ぜられた、この工事は實に州知事ウィットクリントンの先見の明の賜で氏はあらゆる反對を排してこの運河をつくり以て紐育が今日の如き米國商業の中心首都たるの基礎を與へたものである、この運河は長さ三百六哩、深さ七呎、廣さ底邊で五十六呎、水面で七十呎ある、エリー湖からハドソン川への落差五七〇呎に對し七十二個の閘門がある、其運搬貨物は穀物食鹽木材等で一年間に三百万噸を越え價格三億万弗を超過する、最近更に擴張せられて一千噸の貨物船が通船し得るやうになり水深十二呎以上幅は底で七十五呎水面で百三十三呎に擴張し閘門の數を三十八に減ずることとなつたのであるが、この運河に聯絡する紐育州の通商運河は七百九十哩でバツファローとニウヨークとの間の水運至便である。

五、バルト海に注げる河流五つ

答オーデル川

ザイスツラ川又はワイクセル川

六、北米大陸の西半を横斷せる主要鐵道線路と其終點

答

○加奈陀

一、カナダ太平洋鐵道バンクバー、モントリオール間

二、大幹太平洋鐵道ウイニペツグ、プリンスルパート間

○北米

三、大北鐵道シアトル、エベレット、スポーケン、セントポール間

同、オリエンタルミツテドシアトルシカゴ直通、猶一線あり

同、オレゴニアン列車ポートランド、シカゴ間

同、市役占、ミルウォーキー、アンド、ピウーシエツトサウ

ンド線タコマ、シカゴ間

四、市役占、ミルウォーキー、アンド、ピウーシエツトサウ

ンド線タコマ、シカゴ間

五、北太平洋線ポートランド、タコマ、シアトル、スポーケ

ン、プットビスマルク、セントポール間

六、オーバールランドロード線桑港オグデン、オマハ間

但しオグデン、オマハ間は聯合太平洋線にしてオグデ

ン、桑港間は南太平洋鐵道會社線なり

七、南太平洋線、桑港、ロサンジエルス、エルバソ、ニュー

オルリンス間

八、ソルトレーキ線、ロサンジエルス、ソルトレーキ間

但アロホにてデンバー線に連りセントルイスに至る。

九、西太平洋線、桑港、サクラメント、ソルトレーキ、シチー間以下第八と同じ線にてセントルイスに至る。

一〇、アザソン、タベカ、サンタフェ線、桑港、カンサスシチー間。

○メキシコ

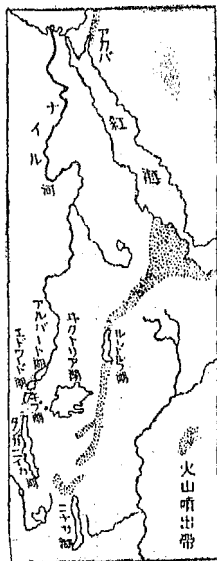
一一、メキシコ鐵道ベラクルズ、メキシコ、マンザニヨ間

一二、テファンテペク鐵道サリナクルズ、メヒコ間

其他コスタリカ、パナマ、鐵道あり大西太平洋を連絡す

七、アフリカ大地溝帯に沿へる湖水

答 地中海の東岸死海からアカバ灣に達する地溝の續きが、折れて南々東に走り紅海の陥没帶としてアラビアとアフリカの東北部とを隔て、更に南々西に走つてアフリカの東海に近く一帯の火山噴出帶を成し、此に沿ふた地溝中にルードルフ、ニヤサ兩湖を生じ、何れもケニア、キリマンジャロの大火山の噴出と



成因を同くしたものである。此の西にナイル河上流の溪谷が第二の地溝を成し、其の南に南走し、アルベルト、エトワード、キバ、タンガニイカの諸湖を流へてゐる。兩帶の中間に在るアキクトリア湖は形狀からも推定さるゝ如く簡單な地溝に出来たものでなく、其西側のブリギといふ湖水は局都的地溝に出来たのが明かである。

間 帝國地理臺灣の部に下淡水溪鐵橋を寫眞にさり東洋第一の鐵道橋とあり、説明を乞ふ。(T〇生)

答 東洋第一にあらず日本領にて第一の長橋なり即ち下淡水溪鐵橋は鳳山郡九曲臺から屏東街に至る途上にあり、東洋第一の長橋と稱せられ、延長千五百二十六米一三三六、之を内地の最長橋千二百四十二米六六九六、朝鮮鴨綠江の九四四米八八に比べるに臺灣丈けに寧ろ意外の感なきを得ない、雄大な橋畔の風景と併せて、又臺灣の一珍とすべきである。黄河京漢線の鐵橋は三〇三〇米突、同津浦線の鐵橋は千二百四十四米四なり参考のために附記す。